**Journal of Social Sciences (COES&RJ-JSS)**
**ISSN (E): 2305-9249 ISSN (P): 2305-9494**
**Publisher:** **Centre of Excellence for Scientific & Research Journalism, COES&RJ LLC**
**Online Publication Date: 1st January 2021**
**Online Issue: Volume 10, Number 1, January 2021**
https://doi.org/10.25255/jss.2021.10.1.119.138



# Liability limits of transport commission agent

**Dr. Mohammad Battah**
http://orcid.org/0000-0002-2410-3966

**Abstract:**

Considering the importance of transport commission agent's work and through the examination of transport commission agent's liability, the intensity and burden of transport commission agent's liability is shown. The legal nature of a transport commission agent's obligation is an obligation to achieve a result, thus he usually has to contract out of liability, either through the legal limits of liability where the law established the legal exemptions that the transport commission agent would benefit from, as well as the agreement limits of liability through the cases in which the law allowed the transport commission agent to establish a condition under the agreement exempts him from liability or specify his damage liability.

Since the law prohibited the transport commission agent from establishing any condition that exempted him from liability in the cases of damage and injury, thus he is bound by compensating his agent fully for the occurring damages, except the cases in which the transport commission agent establishes a condition to limit his liability within the limits permitted by the law.

Lastly, the development and importance of the transport commission agent's trade and profession and its resulting legal conflicts and problems are the reason behind conducting this study in order to identify the liability limits of the transport commission agent.

**Keywords:**

Liability limits of transport commission agent, fraud, Gross fault, Force majeure

**Journal of Social Sciences (COES&RJ-JSS), 10(1), pp.119-138**

**Citation:**
Battah, Mohammad (2021); Liability limits of transport commission agent; Journal of Social Sciences (COES&RJ-JSS), Vol.10, No.1, pp:119-138; https://doi.org/10.25255/jss.2021.10.1.119.138.

# حدود مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل

د. محمد بطاح
استاذ مساعد
جامعة عمان العربية
m.batah@aau.edu.jo

الملخص

نظراً لأهميَّة عملِ الوكيلِ بالعمولةِ للنَّقلِ ، ومن خلال دراسة مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل يتضح لنا مدى شدة وثقل مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، فالطبيعة القانونية لالتزام الوكيل بالعمولة للنقل، هي التزام بتحقيق نتيجة، لذلك فإنه يضطر عادة إلى التخلص من تلك المسؤولية، أما عن طريق الحدود القانونية للمسؤولية حيث قرر المشرع حالات الإعفاء القانوني التي يستفيد منها الوكيل بالعمولة للنقل وكذلك عن طريق الحدود الاتفاقية للمسؤولية من خلال الحالات التي سمح المشرع للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط بالاتفاق على الإعفاء من المسؤولية فيها، أو من خلال الحالات التي سمح المشرع للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط بالاتفاق على تحديد مسؤوليته عن الضرر فيها.

وبما أنَّ المُشرع قد منع الوكيل بالعمولة للنقل من وضعِ أي شروطٍ تعفيه من المسؤولية في حالات الهلاك والتلف، فإنَّه يكون بذلك ملزمًا بتعويض موكله تعويضًا كاملاً عن الأضرار التي تحدث، باستثناء الحالات التي يشترط فيها الوكيل بالعمولة للنقل تحديد مسؤوليته في الحدود التي سمح بها القانون.

وأخيراً فإنَّ التَّطورَ السَّائد في التجارة ومهنة الوكيل بالعمولة للنقل وأهمية هذه المهنة وما ينجم عنها من إشكالات ونزاعات قانونية، هو ما أدَّى بنا إلى القيام بهذه الدراسة للوقوف على معرفة حدود المسؤولية التي تقع على عاتق الوكيل بالعمولة للنقل .

**المقدمة :**

لما كان الوكيل بالعمولة للنقل يتحمل مسؤولية تعاقدية ثقيلة جدا، فإنه يضطر عادة إلى التخلص من تلك المسؤولية، أما عن طريق الحدود القانونية للمسؤولية حيث قرر المشرع حالات الإعفاء القانوني التي يستفيد منها الوكيل بالعمولة للنقل وكذلك عن طريق الحدود الاتفاقية للمسؤولية من خلال الحالات التي سمح المشرع للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط بالاتفاق على الإعفاء من المسؤولية فيها، أو من خلال الحالات التي سمح المشرع للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط بالاتفاق على تحديد مسؤوليته عن الضرر فيها وذلك من خلال مطلبين هما:

المبحث الأول: الحدود الاتفاقية للمسؤولية .
المطلب الاول : الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية .
المطلب الثاني : التحديد الإتفاقي للمسؤولية .
المبحث الثاني : الحدود القانونية للمسؤولية .
المطلب الاول : الحدود القانونية غير المباشرة .
المطلب الثاني : الحدود القانونية المباشرة .

مشكلة الدراسة:

نظراً لأهميَّة عملِ الوكيلِ بالعمولةِ للنَّقلِ ومسؤوليته الثقيلة، فقد نظَّمَ قانون التجارة المصري أحكامَ الوكيلِ بالعمولةِ للنقل، أمَّا المُشرع الأردني فلم ينظم عملَ الوكيلِ بالعمولة للنقل بأحكامٍ خاصَّةٍ، ولذلك تأتي هذه الدراسة لمعالجةِ المشكلةِ البحثيَّة المُتعلقة بحدود مسؤوليَّةِ الوكيل بالعمولة للنقل سواء الحدود القانونية او الحدود الاتفاقية في القانون المصري والاردني وآراء الفقهاء وموقف القضاء.

عناصر مشكلة الدراسة (أسئلة الدراسة):

تهدفُ هذه الدراسة إلى الإجابةِ عن السُّؤال الرئيس الآتي: ما هي الأحكام القانونيَّة التي تُطبَّق على حدود مسؤوليَّةِ الوكيلِ بالعمولة للنَّقل ؟

وينبثق عنه الأسئلة الفرعيَّة الآتية:

1.ما هي حدود المسؤوليَّة في عقدِ الوكالةِ بالعمولةِ للنَّقلِ وأنواعها؟
2.ما الطبيعة القانونيَّة لمسؤوليَّة الوكيل بالعمولة للنَّقل؟
3. ما هي الحدود القانونية التي نص عليها المشرع ؟
4. هل يجوز الاتفاق على تحديد مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل وما هي حدود هذا الاتفاق ؟
5. هل يجوز الاتفاق على اعفاء الوكيل بالعمولة للنقل من المسؤولية وما هي حدود هذا الاتفاق ؟
6. هل يستفيد الوكيل بالعمولة للنقل من تحديد الناقل مسؤوليته ؟

أهميَّة الدراسة:

تكمنُ أهميَّة الدراسة في كونِها تُعالج موضوعاً في غايةِ الأهميَّة القانونيَّة في القطاع التجاري على وجه الخصوص، إذ يعدُّ عمل الوكيل بالعمولة للنقل من الأعمالِ التجاريَّةِ المهمة كونه قد تَطوَّرَ واحتلَّ مكانة مهمة في التجارةِ العالميَّةِ القائمة على عقد النقل، وبالتالي فإنَّ مسؤوليَّة الوكيلِ بالعمولة للنقل مسؤولية ثقيلة، ومن هنا تأتي أهميَّة الدراسة من أهميَّة مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل لمعرفة حدود هذه المسؤولية ومعرفة جواز الاتفاق على الاعفاء من المسؤولية او تحديدها من عدمه وفق احكام القانون واحكام القضاء واراء الفقهاء ، ودراستها بشكلٍ جيدٍ، إذ لم تنل هذه الدراسة القدر الكافي من اهتمام الباحثين القانونيين .

ويسعى الباحث من خلال هذه الدراسة إلى:

1. تسليط الضُّوءِ على حدود مسؤولية الوكيلِ بالعمولة للنقل .
2. دراسة حدود مسؤوليَّة الوكيل بالعمولة للنقل ومعرفة أحكام الاعفاء القانوني والاتفاقي وشروط تطبيقهما ؛ بهدف الإجابةِ على أسئلة الدراسة.
3. الوصول إلى النَّتائجِ المستخلصةِ من الدراسة، وتقديم اقتراحات وتوصيات.

محددات الدراسة:

المحدد الموضوعي: تقتصر هذه الدراسة على حدود مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل القانونية والاتفاقية .

المحدد المكاني: تتحد هذه الدراسة في حدود مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل وشروط تطبيقها في القانون المصري والقانون الأردني وأحكام القضاء وآراء الفقهاء.

المنهجية والإجراءات:

تستخدمُ هذهِ الدراسة المنهجَ الوصفيَّ التَّحليليَّ لملاءَمته للدراسات القانونيَّة، إذ يتم البحث المعمق

في القانون المصري والأردني المُنظم لأحكام حدود مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل وشروطها ، كما تم استخدام المنهج المقارن كلما كان ذلك ضرورياً، مع الاستشهاد بإحكام القضاء وآراء الفقهاء لأهميتها ولإثراء الدراسة.

الدراسات السابقة:

1. الصرايرة منصور والزعبي (علي) (2013)، بعنوان المسؤولية المدنية للوكيل بالعمولة للنقل "دراسة مقارنة بين القانونين الأردني والمغربي، مجلة المنارة للبحوث والدراسات، مجلد 19 العدد 1.

تناولت في هذه الدراسة موضوع المسؤولية المدنية للوكيل بالعمولة للنقل كدراسة مقارنة بين القانونين الأردني والمغربي. وخلصت هذه الدراسة إلى أنَّه لم يفرد المُشرّع لا في الأردن ولا في المغرب، أحكاماً خاصة للوكالة بالعمولة للنقل. وإنَّ كلا المشرّعين أخضعا الوكيل بالعمولة للنقل فيما يختص بعملية نقل البضائع بنفسه – كجزء من المرحلة، للأحكام التي يخضع لها ملتزم النقل.
كما أوصت الدراسة بأنَّ كلاً من المشرّعين الأردني والمغربي عند إعادة النَّظر في نصوص القانون التَّجاري أن يفردا أحكاماً خاصَّة لعقد الوكالة بالعمولة للنقل، تسمح بتمييزه عن غيره من عقود الوساطة نظراً لأهميَّة وخطورة الدَّورِ الذي يلعبه الوكيل بالعمولة للنقل في هذا القطاع المهم في الحياةِ التَّجاريَّةِ.
وأنَّ المشرّع الأردني يجب أن ينظم مسألة توزيع المسؤولية بين الناقلين المتعددين المتعاقبين بقواعد قانونية تقوم على التمييز بين مسؤولية الناقل الأول والناقلين المتوسطين والناقل الأخير، وذلك على غرار مسلك المشرّع المغربي في المواد (82، 85، 91، 93) من قانون التجارة.
وتختلف دراسة الباحث عن هذه الدراسة في: أنَّها ستكون دراسة محددة في حدود مسؤلية الوكيل بالعمولة للنقل الاتفاقية والقانونية وفق القانون المصري والقانون الأردني.

***2. د.الفليح هاني هليل هطيلان (2017), ضمانات طرفي عقد الوكالة بالعمولة في القانون الأردني (دراسة مقارنة).***

جاءت هذه الدراسة لتوضح وتبين ضمانات طرفي عقد الوكالة بالعمولة في القانون الأردني ومقارنتها مع جاء به القانون المصري , وبيان اوجه القصور في القانون الاردني .
وخلصت الدراسة الى ان اهم الضمانات التي منحها المشرع للوكيل بالعمولة حق الحبس وبالنسبة للموكل هو تضامن الوكلاء .
وتختلف دراسة الباحث عن هذه الدراسة في: أنَّها ستكون دراسة محددة في حدود مسؤلية الوكيل بالعمولة للنقل الاتفاقية والقانونية وفق القانون المصري والقانون الأردني, فالدراسة السابقة تتحدث عن الضمانات في عقد الوكالة بالعمولة اما دراسة الباحث فهي عن حدود المسولية للوكيل بالعمولة للنقل .

3.أبو طير مروان عبد الله (1996) ، الآثار الناجمة عن عقد الوكالة بالعمولة في القانون الأردني ، رسالة ماجستير ، الجامعة الأردنية .
تناولت هذه الدراسة موضوع الآثار الناجمة عن عقد الوكالة بالعمولة في القانون الأردني .
وتختلف دراسة الباحث عن هذه الدراسة في: أنَّها ستكون دراسة محددة في حدود مسؤلية الوكيل بالعمولة للنقل الاتفاقية والقانونية وفق القانون المصري والقانون الأردني .

التعريفات الإجرائية:
حدود مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل: الحدود القانونية التي نص عليها المشرع والحدود الاتفاقية التي يجوز الاتفاق عليها .

الغش : يقصد بالغش في مواد النقل كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من تابعيه بقصد إحداث الضرر .
الخطأ الجسيم : يقصد بالخطأ الجسيم كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من تابعيه برعونة مقرونة بإدراك لما قد ينجم عنها من ضرر.
القوة القاهرة: وهي حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه ويجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً ولقاضي الموضوع السلطة التقديرية في اعتبار الواقعة قوة قاهرة أو عدم اعتبارها.

**المبحث الأول**
**الحدود الاتفاقية للمسؤولية**

تمهيد وتقسيم :
سمح المشرع للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط بالاتفاق مع الموكل على إعفائه من المسؤولية في حالات معينة ، كما لم يجيز له الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في حالات أخرى، كما سمح المشرع للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط بالاتفاق على تحديد مسؤوليته عن الأضرار، ولذلك قسم هذا المبحث الى مطلبين هما :-
المطلب الاول : الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية :
اولا : الحالات التي لا يجوز الإتفاق على الإعفاء منها.
ثانيا : الحالات التي يجوز الإتفاق على الإعفاء منها.
المطلب الثاني : التحديد الأتفاقي للمسؤولية :

المطلب الاول
الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية

اولا : الحالات التي لا يجوز الاتفاق على الإعفاء منها :-
وفق قانون التجارة المصري القديم كان المشرع يسمح للوكيل بالعمولة للنقل الاتفاق مع موكله على إعفائه من المسؤولية سواء الشخصية أو عن أفعال الغير، إلا أن هذا الوضع تغير تماما بعد صدور قانون التجارة المصري الجديد الذي منع الوكيل بالعمولة للنقل من الاتفاق على أي إعفاء للمسؤولية مع موكله من خلال الإقرار ببطلان أي شرط يسمح للوكيل بالعمولة بالإعفاء من المسؤولية عن هلاك الشيء موضوع النقل كلياً أو جزئياً أو تلفه، وكذلك أي شرط يعفي الوكيل بالعمولة للنقل من المسؤولية عن أية أضرار بدنية تصيب الراكب في عقد نقل الأشخاص.
وذلك بنص المادة (279 تجارة مصري) بقولها "1- يقع باطلاً:- أ- كل شرط يقضي بإعفاء الوكيل بالعمولة من المسؤولية عن هلاك الشيء موضوع النقل كلياً أو جزئياً أو تلفه. ب- كل شرط يقضي بإعفائه من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية" .
وكذلك قرر المشرع المصري حالتان محددتان يعتبران في حكم الإعفاء من المسؤولية، أي أنهما تأخذان حكم البطلان وهما:-
1- 77//إذا تم الاتفاق على شرط يلزم المرسل أو المرسل إليه في نقل الأشياء بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، فإنه يعتبر شرط باطل ويعد في حكم الإعفاء من المسؤولية وكذلك إذا تم الاتفاق على شرط يلزم الراكب في نقل الأشخاص بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل فإنه يعتبر باطلاً كذلك، ويعد في حكم الإعفاء من المسؤولية.
2- أما الحالة الثانية فهي إذا تم الاتفاق على شرط ينزل بموجبه المرسل أو المرسل إليه أو الراكب للوكيل بالعمولة في الحقوق الناشئة عن التأمين الذي أبرمه ضد مخاطر النقل.

وهاتان الحالتان قررتهما المادة (2/279) بقولها : " 2- ويعد في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شانه إلزام المرسل أو المرسل إليه في نقل الأشياء أو الراكب في نقل الأشخاص بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، وكذلك كل شرط ينزل بموجبه المرسل أو المرسل إليه أو الراكب للوكيل بالعمولة عن الحقوق الناشئة عن التامين الذي أبرمه ضد مخاطر النقل"

فالمشرع بنص الفقرة الثانية من المادة (279) السابقة الذكر أراد التصدي لإحدى طرق التحايل التي قد يتم الاتفاق عليها ليتخفف الوكيل بالعمولة للنقل مما حمله المشرع من التزامات لا يجوز له أن يتخفف منها، فالوكيل بالعمولة للنقل هو الملزم بسداد تلك النفقات سواء التأمين في نقل الأشياء أو في نقل الأشخاص، ولا يحق له الاتفاق على شرط ينزل بموجبه المرسل أو المرسل إليه أو الراكب للوكيل بالعمولة عن الحقوق الناشئة عن هذا التأمين الذي أبرمه ضد مخاطر النقل.

فأساس بطلان الشروط المشار إليها، أنها تخفي في جوهرها الشروط الصريحة بالإعفاء من المسئولية، إلا أنها تؤدي إلى ذات النتيجة المحظورة وهي إعفاء الوكيل بالعمولة للنقل من تحمل هذه المسئولية، فقرر المشرع بطلانها أسوة بالشروط الصريحة للإعفاء من المسئولية(1).

إذا يتضح لنا من خلال نص المادة (279 تجارة مصري) أن المشرع قد قرر الحالات التي لا يجوز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية فيها، والحالات التي تأخذ حكمها، وأن حصل مثل هذا الاتفاق على الإعفاء يعتبر باطلاً وهذه الحالات هي:-

1- كل شرط يقضي بإعفاء الوكيل بالعمولة من المسؤولية عن هلاك الشيء موضوع النقل كلياً أو جزئياً أو تلفه.

2- كل شرط يقضي بإعفائه من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية.

3- كل شرط يتفق عليه يلزم المرسل أو المرسل إليه في نقل الأشياء أو الراكب في نقل الأشخاص بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل.

4- كل شرط ينزل بموجبه المرسل أو المرسل إليه أو الراكب للوكيل بالعمولة عن الحقوق الناشئة من التأمين الذي أبرمه ضد مخاطر النقل.

ثانيا : الحالات التي يجوز الاتفاق على الإعفاء منها :

إذا – وكما سبق بيانه- أن الأصل هو عدم جواز اتفاق الوكيل بالعمولة للنقل على الإعفاء من المسؤولية، إلا أنه استثناء من هذا الأصل فقد أجاز المشرع للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية في حالتين محددتين وبشروط واضحة نص عليها ويجب توافرها وإذا لم تتوافر هذه الشروط في هاتين الحالتين فإنه لا يجوز للوكيل بالعمولة النقل أن يستفيد من شرط الإعفاء المتفق عليه ويعتبر كأن لم يكن.

<u>وهاتان الحالتان هما:</u>

1- يجوز للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار غير بدنية، وهو ما نصت عليه المادة (280 تجارة مصري بقولها): " أ- فيما عدا حالتي الغش والخطأ الجسيم من الوكيل بالعمولة للنقل أو من أحد تابعيه أو من الناقل أو من أحد تابعيه، يجوز للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط. ب- إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار غير بدنية "

2- يجوز للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسئولية عن التأخير، سواء تأخير وصول الشيء محل النقل في عقد نقل الأشياء أو التأخير في وصول الراكب في عقد نقل الأشخاص، وهو ما نصت عليه المادة (280 تجارة مصري) بقولها: " 1- فيما عدا حالتي الغش

---

(1) د. سميحة القليوبي: الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، 2007، ص595.

والخطأ الجسيم من الوكيل بالعمولة للنقل أو من أحد تابعيه أو من الناقل أو من أحد تابعيه ، يجوز للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط. ج- " إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن التأخير"

إذاً هذه الحالات التي نص عليها المشرع وأجاز فيها للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية، ولكن بتوفر شروط هامة وضرورية و إذا لم تتوفر هذه الشروط فإن شرط الإعفاء يعتبر كأن لم يكن ولن يستفيد منه الوكيل بالعمولة للنقل و هذه الشروط هي:

1- انتفاء الغش والخطأ الجسيم من الوكيل بالعمولة للنقل أو من أحد تابعيه أو من الناقل أو من أحد تابعيه. فإذا لم يوجد من هؤلاء المذكورين غش أو خطأ جسيم فإنه يجوز للوكيل بالعمولة للنقل أن يستفيد من اشتراط إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار غير بدنية أو إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن التأخير، وهو ما نصت عليه المادة (280 تجارة مصري) بقولها: " 1- فيما عدا حالتي الغش والخطأ الجسيم من الوكيل بالعمولة للنقل أو من أحد تابعيه أو من الناقل أو من أحد تابعيه، يجوز للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط: ب- إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار غير بدنية. جـ - إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن التأخير" .

والغش الذي يجب أن يتجنبه الوكيل بالعمولة للنقل ليستفيد من شرط الإعفاء من المسؤولية هو انصراف إرادته إلى ارتكاب فعل أو الإمتناع عن القيام بفعل مع علمه التام بأن من شأن ذلك إحداث ضرر أي أن نيته (الوكيل بالعمولة للنقل) بهذا الفعل هي الأضرار من خلال القيام بهذا العمل أو الامتناع عنه.

ومن الأمثلة على ذلك تعمد الناقل أو أحد تابعيه قطع التيار الكهربائي أثناء السير لتتوقف المبردات عن العمل وتفسد البضائع المنقولة والتي تحتاج إلى درجات برودة معينة، أو تعمد عدم تقديم العلاج والرعاية للحيوانات المنقولة مما أدى إلى موتها[2].

وقد عرفت المادة (216 تجارة مصري) الغش بأنه: "1- يقصد بالغش في مواد النقل كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من تابعيه بقصد إحداث الضرر".

أما الخطأ الجسيم فهو ذلك الخطأ الكبير الذي يقع من الناقل أو أحد تابعيه نتيجة إهمال وتسرع وعدم حيطة مع علم هذا الشخص بما ينتج عن فعله من أضرار بمحل النقل. ومثال ذلك قيام الناقل أو أحد تابعيه بعدم الانتظار إلى إتمام إصلاح وسيلة النقل والتصميم على السير في الطريق رغم العلم بعدم اكتمال التصليح لكي تتمكن وسيلة النقل من السير بأمان دون مخاطر مما يترتب عليه بالضرورة الإضرار بمحل النقل سواء بوقوع حادث لوسيلة النقل أو التأخير في وصولها.

وقد عرفت المادة (216 تجارة مصري) الخطأ الجسيم بأنه: "2- ويقصد بالخطأ الجسيم كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من تابعيه برعونة مقرونة بإدراك لما قد ينجم عنها من ضرر".

ويتضح لنا أن الفارق بين الغش والخطأ الجسيم هو في وجود سوء نية من قبل فاعل الغش ليحدث الضرر، بعكس الخطأ الجسيم الذي لا يتوافر لدى فاعله سوء نية لإحداث الضرر بالغير مهما بلغت جسامة هذا الخطأ.

كما يتضح لنا وفق نص المادة (216 تجارة مصري) أن الضرر الذي أصاب الأشياء محل النقل يتحقق معه مفهوم الغش أو الخطأ الجسيم سواء كان الضرر نتيجة فعل إيجابي أو امتناع عن فعل كان يجب اتخاذه لتفادي الإضرار، كما تبين معنا في الأمثلة السابقة.

2- أما الشرط الثاني الذي يجب توفره ليستفيد الوكيل بالعمولة للنقل من اشتراط إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار غير بدنية أو عن إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن التأخير، فهو أن يكون شرط الإعفاء من المسئولية مكتوباً وإلا اعتبر كأن لم يكن.

---

(2) د. سميحة القليوبي: الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، 2007، ص552.

إذاً اشترط المشرع أن يكون الاتفاق على إعفاء الوكيل بالعمولة للنقل من المسؤولية عن التأخير أو الأضرار غير البدنية التي تصيب الراكب، هو اتفاق مكتوب وليس شفهياً فقط بين الأطراف حتى يتم الاعتداد به وإلا اعتبر كأن لم يكن إذا لم يكتب، وهو ما قررته المادة (280 تجارة مصري) بقولها:" 2- يجب أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها مكتوباً وإلا اعتبر كأن لم يكن" .

3- أما الشرط الثالث والأخير هو في حالة كون عقد الوكالة بالعمولة للنقل قد حرر على نماذج مطبوعة فيجب في هذه الحالة أن يكون شرط الإعفاء قد طبع بشكل واضح وبطريقة تجلب الانتباه لوجوده.

وهو ما نصت عليه أيضاً نفس المادة (280 تجارة مصري) بقولها: "2- ... وإذا كان عقد الوكالة بالعمولة للنقل محرراً على نماذج مطبوعة وجب أن يكون الشرط واضحاً ومكتوباً بكيفية تسترعي الانتباه وإلا جاز للمحكمة أن تعتبره كأن لم يكن" .

أما إذا كان الشرط مطبوع بخط صغير أو غير واضح وبطريقة لا تسترعي انتباه الموكل فإنه يجوز للمحكمة أن تعتبر هذا الشرط لم يعلم به الموكل والموكل لم يقبله وبالتالي تعتبر كأن لم يكن.

ويذهب جانب من الفقه(3) - ونحن نؤيد هذا الرأي الفقهي - إلى عدم تأييد الإعفاء من المسؤولية، وذلك حماية للمستهلك في عقود نقل الأشخاص، حيث يؤدي الإعفاء إلى العبث بمصالح الأشخاص خاصة إذا ما أصبح شرط الإعفاء شرطًا دارجًا، وأيضًا إذا ما وضع في الاعتبار المركز الاقتصادي الاحتكاري لمؤسسات النقل، وعدم وجود الوعي الكافي لدى البعض من الأشخاص، وإذا كان لابد من التخفيف من مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل أو الناقل، فإن أصحاب هذا الرأي يرون أن الإعفاء الجزئي بقيمة الثلث المنصوص عليها في القانون تعد كافية ويجب على القضاء أن يتوسع أيضًا في تفسير الغش والخطأ الجسيم وذلك رعاية للأفراد خاصة أن الأساس والأصل هو المسئولية والإعفاء من المسؤولية هو مجرد استثناء.

وأخيرًا يرى جانب من الفقه(4) أن اختلاف الحكم بالسماح بالإعفاء في حالة التأخير وعدم السماح بالإعفاء في حالة الهلاك الكلي أو الجزئي أو التلف، له سبب يستند فيه إلى أن المشرع قدر أنه قد لا يكون للتأخير في إيصال البضائع محل النقل أهمية بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه، بمعنى أنه لا يمثل الوقت عنصرًا أساسيًا في التزامه، فيقبل بوجود شرط إعفاء من المسئولية عن التأخير، وذلك على خلاف الهلاك الكلي أو الجزئي أو التلف حيث تضيع فيه المنفعة كلية على المرسل أو المرسل إليه سواء عن جميع الأشياء أو الجزء الذي لحقه الهلاك أو التلف.

## المطلب الثاني
## التحديد الأتفاقي للمسؤولية

بما أن الوكيل بالعمولة للنقل يتحمل مسؤولية ثقيلة، فإنه عادة يحاول التخلص أو التخفيف من هذه المسؤولية الشديدة الملقاة على عاتقه إما عن طريق الإعفاء – كما بينا سابقاً – أو عن طريق تحديد مسؤوليته عن الضرر الذي قد يحصل بمبلغ معين في حالة تلف البضائع أو هلاكها أو التأخير في وصولها إلى المرسل إليه، بحيث لا تتعدى مسؤوليته هذا المبلغ مهما حدث من هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها.

وشرط تحديد مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل يعتبر صحيحًا وموافقًا للقواعد العامة في القانون المدني المصري، حيث قضت المادة (223 مدني مصري) بأنه "يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدمًا

---

(3) د. محمد الجوهري، مرجع سابق، ص358.

(4) د. سميحة القليوبي: الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، 2007، ص572.

قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو في اتفاق لاحق، ويراعى في هذه الحالة أحكام المواد 215، 220 " .

ولا يستحق المرسل أو المرسل إليه قيمة التعويض المتفق عليه إلا إذا لحقه فعلاً ضرر وهو ما قررته المادة (1/224 مدني مصري) بقولها: "1- لا يكون التعويض الاتفاقي مستحقًا إذا أثبت المدين أن الدائن لم يلحقه أي ضرر".

ويجوز للقاضي أن يخفض هذا التعويض إذا أثبت المدين أن التقدير كان مبالغًا فيه إلى درجة كبيرة أو أن الالتزام الأصلي قد نفذ في جزء منه، وذلك وفق نص المادة (2/224 مدني مصري).

ولا يجوز إلزام المدين بأن يدفع قيمة للتعويض تفوق قيمة التعويض المتفق عليها إذا تجاوز الضرر قيمة التعويض المتفق عليه إلا إذا ثبت أن المدين قد ارتكب غشًا أو خطأ جسيمًا وهو ما قررته المادة (225 مدني مصري) بقولها: "إذا جاوز الضرر قيمة التعويض الاتفاقي فلا يجوز للدائن أن يطالب بأكثر من هذه القيمة إلا إذا ثبت أن المدين قد ارتكب غشًا أو خطأ جسيمًا".

وبناءً على السماح بتحديد المسؤولية عن التعويض بمبلغ معين وفق القواعد العامة كما رأينا، فقد قام المشرع التجاري المصري بوضع ضوابط محددة للتخفيف من مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل وتحديدها حيث سمح له فيما عدا حالتي الغش والخطأ الجسيم من الوكيل بالعمولة أو من أحد تابعيه أو من الناقل أو من أحد تابعيه، أن يشترط الوكيل بالعمولة للنقل تحديد مسؤوليته عن الأضرار التي قد تحدث بهلاك الشيء موضوع النقل كلياً أو جزئياً أو تلفه، وذلك عن طريق الاتفاق على تحديد مبلغ التعويض الواجب الدفع. وهو ما نصت عليه المادة (280 تجارة مصري) بقولها :" فيما عدا حالتي الغش والخطأ الجسيم من الوكيل بالعمولة للنقل أو من أحد تابعيه أو من الناقل أو من أحد تابعيه، يجوز للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط أ- تحديد مسؤوليته عن هلاك الشيء موضوع النقل كلياً أو جزئياً أو تلفه بشرط ألا يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة من مكان وزمان نقلها، وكل اتفاق على تعويض يقل عن هذا الحد يزاد إليه" .

إذاً يجوز للوكيل بالعمولة للنقل أن يضع شرطاً إتفاقياً يحدد فيه مبلغ التعويض في حالة حصول هلاك كلي أو جزئي أو تلف للشيء موضوع النقل ويعتبر هذا الشرط الاتفاقي المحدد لمسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، اتفاقاً صحيحاً وشرطاً يعتد به إذا توافرت عدة شروط لهذا الاتفاق على تحديد مبلغ التعويض وهي:

1- انتفاء الغش والخطأ الجسيم من الوكيل بالعمولة للنقل أو من أحد تابعيه أو من الناقل أو من أحد تابعيه، وهو ما نصت عليه المادة (280 تجارة مصري) بقولها:" 1- فيما عدا حالتي الغش والخطأ الجسيم من الوكيل بالعمولة للنقل أو من أحد تابعيه أو من الناقل أو من أحد تابعيه، يجوز للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط..." وقد سبق شرح الغش والخطأ الجسيم.

وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية[5] على ضرورة التحقق والبحث بشكل جيد في وجود الخطأ الجسيم من الناقل أو أحد تابعيه الذي يؤدي إلى عدم تطبيق شرط تحديد التعويض، وبالتالي إلزام الناقل بتسديد مبلغ التعويض المستحق عليه بما يعادل قيمة هذه البضاعة، وذلك بقولها: " بالنظر إلى المادة 1131 والمادة 1134من القانون المدني: حيث أنه، وبحسب الحكم المطعون فيه أن شركة (Thales) قد عهدت إلى شركة (Extand) بصفتها وكيل لعمليات النقل بالعمولة بمهمة نقل بعض الطرود إلى أماكن محددة، ولكن هذه الطرود لم تصل إلى هذه الأماكن: دفعت شركة (Thales) بتطبيق شرط تحديد التعويض المشروط في الاتفاقية التي تربط بين الشركتين، ومن ثم

(1) الحكم رقم 834 الصادر في2007/6/5 ، محكمة النقض الفرنسية ، الدائرة التجارية ، الموقع الالكتروني: www.courdecassation.fr

فقد سارعت هذه الشركة من فورها برفع دعوى ضد شركة (Extand) لإلزامها بسداد مبلغ التعويض المستحق عليها بما يعادل قيمة هذه البضاعة.
رفضت محكمة الاستئناف طلب الشركة المدعية، حيث استندت في ذلك على مجرد الاكتفاء بالحكم بأن الخطأ الجسيم يعني الإهمال المفرط في الجسامة إلى الحد الذي يقترب معه من التدليس ويعني أن الناقل في مثل هذه الحالة لم يكن كفء للقيام بالمهمة الموكولة إليه بموجب عقد النقل، ولكن ضياع البضاعة – بحسب رأي المحكمة – لا يعتبر بمثابة الخطأ الجسيم خاصة وأن المرسل وكذلك الناقل لم يكن لديهما أي علم بظروف فقدان هذه البضاعة وكون البضاعة قد فقدت فهذا لا يكفي في حد ذاته للقول بمسئولية الشركة المكلفة بالنقل، خاصة مع عدم تحقق العلم بظروف وأسباب ضياع البضاعة، ومن ثم فلا محل للقول بخطأ الشركة الناقلة، بما لا يمكن معه تطبيق الشرط الخاص بالمسئولية، والتي تعتبر مناط التعويض.
وحيث أن حكم محكمة الاستئناف قد قصر عن البحث فيما إذا كانت استحالة تحديد مكان البضائع المسلمة إلى شركة (Extand) خلال تسيير البضاعة لا تشكل تقصير من قبل هذه الأخيرة في التزام جوهري بما يسمح باعتبار الشرط المحدد للتعويض كأنه غير مكتوب وهو الشرط غير المتضمن في عقد نموذجي، على اعتبار أن الأمر يتعلق بوكالة بالعمولة في عقد نقل، حيث توجد اتفاقية تربط بين طرفين، فلا جرم في أن محكمة الاستئناف لم تستند في حكمها على أساس قانوني سليم. لهذه الأسباب فقد وجب نقض حكم محكمة إستئناف (Douai) الصادر في 9 مارس 2006".
2- أما الشرط الثاني فهو ألا يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة من مكان وزمان نقلها، وكل اتفاق على تعويض يقل عن هذا الحد يزاد إليه.
أي أن المشرع قد حدد الحد الأدنى للتعويض المتفق عليه ألا يقل عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة من مكان وزمان نقلها وإذا تم الاتفاق على تعويض يقل عن هذا الحد الأدنى أي يقل عن ثلث قيمة البضائع المنقولة يزاد مبلغ التعويض إلى حد الثلث وهو ما نصت عليه المادة (280 تجارة مصري) بقولها: " 1 - .... يجوز للوكيل بالعمولة أن يشترط أ- تحديد مسؤوليته عن هلاك الشيء موضوع النقل كلياً أو جزئياً أو تلفه بشرط ألا يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة من مكان وزمان نقلها، وكل اتفاق على تعويض يقل عن هذا الحد يزاد إليه"
3- أما الشرط الثالث يجب أن يكون شرط تحديد مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، شرطا مكتوبا وإلا اعتبر كأن لم يكن. وهو ما نصت عليه المادة (280 تجارة مصري) بقولها :" 2- يجب أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها مكتوباً وإلا اعتبر كأن لم يكن" .
4- أما الشرط الرابع فهو حالة إذا ما كان عقد الوكالة بالعمولة للنقل قد حرر على نماذج مطبوعة فيجب في هذه الحالة أن يكون شرط التحديد للمسؤولية قد طبع بشكل واضح وبطريقة تجلب الإنتباه وإلا جاز للمحكمة أن تعتبره كأن لم يكن.
وهو ما نصت عليه المادة (280 تجارة مصري) بقولها: " 2- ... وإذا كان عقد الوكالة بالعمولة للنقل محرراً على نماذج مطبوعة وجب أن يكون الشرط واضحاً ومكتوباً بكيفية تسترعي الانتباه وإلا جاز للمحكمة أن تعتبره كأن لم يكن"
إذاً نلاحظ أن المشرع قد وضع شروطا لتحديد المسؤولية لكي لا يجعل الأمر مفتوحاً للوكيل بالعمولة للنقل يحدد مسؤوليته كيفما شاء وفق ما يناسبه، وذلك عن طريق وضع المشرع حد أدنى للتعويض الإتفاقي وأيضاً باشتراط عدم وجود الغش والخطأ الجسيم، وكذلك باشتراط الكتابة بشكل واضح وصريح للشرط الاتفاقي في العقد الذي يحافظ على وجود التراضي بين الموكل والوكيل ومعرفة الموكل بهذا الشرط.

## المبحث الثاني
## الحدود القانونية للمسؤولية

تمهيد وتقسيم :

إن حدود مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل ليست فقط حدود اتفاقية تقتصر على الاتفاق في حدود ثلث قيمة البضائع المنقولة في مكان وزمان نقلها، أو على الإعفاء من المسؤولية في حالة التأخير، بل هنالك حدود قانونية لمسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، بعض هذه الحدود يطبق بصورة غير مباشرة، وبعضها الأخر يطبق بصورة مباشرة وعليه فإن:

### المطلب الاول
### الحدود القانونية غير المباشرة

<u>1- مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل بقدر المتسبب الفعلي في الضرر:</u>

يستفيد الوكيل بالعمولة للنقل من حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية التي يستفيد منها المتسبب في الضرر، أي انه إذا كان الناقل قد تم إعفاءه من المسئولية بسبب القوة القاهرة أو خطأ المرسل أو العيب الذاتي في البضائع، أو أي سبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية، فإن الوكيل بالعمولة للنقل لا يسأل عن أفعال هذا الناقل الذي تم إعفائه.

أي أن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن أفعال الغير لا تتعدى مسؤولية المتسبب الحقيقي في الضرر، بل يكون مسئولاً بنفس قدر مسؤولية المتسبب في الضرر[6].

وكذلك يستفيد الوكيل بالعمولة للنقل من حالات التحديد القانوني للمسؤولية التي يستفيد منها الناقل، أي أنه لا يمكن مساءلة الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الناقل ومطالبته بمبلغ تعويض يفوق نسبة التعويض التي حددها القانون للناقل المسئول عن الضرر.

ويستفيد الوكيل بالعمولة للنقل من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل، ولا يستفيد من التحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل، فإذا كان الناقل قد اشترط تحديد مسؤوليته عن الضرر، فإن الوكيل بالعمولة للنقل لا يستطيع أن يستفيد من هذا التحديد فيما يخص مسؤوليته تجاه الموكل، حيث أن التحديد الاتفاقي للمسؤولية لا يلزم إلا طرفيه الوكيل بالعمولة للنقل والناقل فقط ولا يلزم الموكل إلا إذا علم به تمام العلم وقبله.

أما الوكيل بالعمولة للنقل فيستفيد من حالات التحديد القانوني لمسؤولية الناقل، سواء بعلم الموكل أو بدون علمه، وذلك لأن هذا التحديد قد نص عليه القانون[7].

<u>2- مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في حدود نطاق عقد النقل:</u>

تنشأ مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الناقل، منذ لحظة تسليمه البضائع محل النقل للناقل، وتنتهي بإنتهاء عقد النقل أي بتسليم البضائع للمرسل إليه.

أي أن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الناقل في حدود نطاق عقد النقل فقط، تبدأ منذ بداية عقد النقل وتنتهي بنهايته وتسليم الشيء المنقول، لذلك فإن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الغير هي في حدود النقل الذي التزم بتنظيمه، فهو ليس ملزم بتعويض الضرر الذي أصاب البضائع قبل أن يتسلمها من موكله، وليس ملزم كذلك بتعويض الموكل عن الأضرار التي نشأت عن النقل البري الذي لا يدخل في نطاق مهمته التي تعهد بتنفيذها.

ولا يسأل الوكيل بالعمولة للنقل أيضاً عندما يكون الضرر قد أصاب البضائع في وقت كان قد تخلى فيه الناقل عن عملية النقل كاملة بأمر من الموكل الذي قرر تولي عملية النقل بمعرفته.

---

(1) د. سوزان علي حسن – مرجع سابق، ص 187.

(2) د. أكثم أمين الخولي – مرجع سابق ص 315.

وتتوقف مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن أفعال الناقل لحظة تسليم الناقل البضائع للمرسل إليه، تسليماً فعلياً وتاماً له أو لمن ينوب عنه وليس مجرد علم المرسل إليه بوصول البضائع. فالناقل لا يسأل عن هلاك الشيء أو تلفه بعد تسليمه إلى المرسل إليه أو إلى الأمين الذي يعينه القاضي لاستيداع الشيء إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه، وهو ما قررته المادة (241 تجارة مصري) بقولها: "لا يسأل الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه بعد تسليمه إلى المرسل إليه أو وكيله أو إلى الأمين الذي يعينه القاضي لاستيداع الشيء ، إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه".

فإذا تم التسليم الفعلي فإن الوكيل بالعمولة للنقل يصبح غير مسئول عن تعويض أي ضرر يصيب البضائع بهلاكها أو تلفها بعد تسليمها للمرسل إليه ، إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل أو أحد تابعيه، كأن يتعمدوا إخفاء الهلاك الجزئي أو التلف.

وإذا استجاب الناقل لطلب من العميل بنقل البضائع إلى مكان أبعد من المتفق عليه مع الوكيل بالعمولة للنقل فان هذا الطلب وموافقة الناقل عليه لا تلزم الوكيل بالعمولة للنقل بأي شيء[8].

المطلب الثاني

الحدود القانونية المباشرة

أما الحدود القانونية المباشرة فهي حالات التحديد القانوني لمسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل وهي حالة وحيدة حددها القانون وهي وضع الحد الأدنى للتعويض الذي يجوز الاتفاق عليه ألا يقل عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة من مكان وزمان نقلها، وكل اتفاق على تعويض يقل عن هذا الحد يزاد إليه، وكذلك حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية للوكيل بالعمولة للنقل وهي:

الإعفاء القانوني:

أما عن حالات الإعفاء القانوني فقد نص عليها قانون التجارة المصري في المادة (278) بقولها :-
" 1 - يسأل الوكيل بالعمولة للنقل من وقت تسلمه الشيء موضوع النقل عن هلاكه كلياً أو جزئياً أو تلفه أو التأخير في تسليمه ولا يجوز أن ينفي هذه المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ الموكل أو المرسل إليه . 2- في نقل الأشخاص يسأل الوكيل بالعمولة للنقل عن التأخير في الوصول وعما يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية، ولا يجوز أن ينفي هذه المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب".

إذا يتضح لنا من خلال نص المادة أن المشرع حدد للوكيل بالعمولة للنقل الحالات التي تعفيه من المسؤولية وهي حالات على سبيل الحصر وليس المثال وهي:

<u>أ- في عقد نقل الأشياء:</u>

1- القوة القاهرة: وهي حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه ويجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً ولقاضي الموضوع السلطة التقديرية في اعتبار الواقعة قوة قاهرة أو عدم اعتبارها.

وهو ما أكدته محكمة النقض المصرية [9] بقولها ( أشترط في القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ الذي يترتب عليه استحالة التنفيذ وينقضي به الالتزام عدم إمكانية توقعه ، واستحالة دفعه ، وتقدير ما إذا كانت الواقعة المدعي به تعتبر قوة قاهرة هو تقدير موضوعي تملكه محكمة الموضوع في حدود سلطته التقديرية متي أقامت قضائها علي أسباب سائغة ) .

(1) د. سوزان علي حسن – مرجع سابق، ص 190.

(1) نقض 1976/1/29 ، مجموعة أحكام النقض س 27 ، ص374 .

وكذلك بقولها[10] "2- القوة القاهرة بالمعنى الوارد في المادة 373 من القانون المدني قد تكون سرقة بشرط أن يتوافر فيها استحالة التوقع واستحالة الدفع وينقضي به التزام المدين. 3- استخلاص خطأ المدين الذي ينتفي معه قيام القوة القاهرة مما يدخل في حدود السلطة التقديرية لمحكمة الموضوع مادام هذا الاستخلاص سائغًا ومستمدًا من عناصر تؤدي إليه من وقائع الدعوى، إلا أن تكييف الفعل بأنه خطأ ولا ينقضي به الالتزام أو نفي هذا الوصف عنه من المسائل التي يخضع قضاء محكمة الموضوع فيها لرقابة محكمة النقض ، وأن رقابة المحكمة الأخيرة تمتد إلى تقدير الوقائع فيما يستلزمه التحقيق من صحة استخلاص الخطأ من تلك الوقائع والظروف التي كان لها أثر في تقدير الخطأ واستخلاصه".

اذا يشترط لاعتبار الحادث قوة قاهرة وجود شرطان اذا انتفى احد هذين الشرطين انتفى عن الحادث صفة القوة القاهرة وهما:-

اولا :- عدم امكان توقع الحادث : حيث لا يلزم لاعتبار الحادث ممكن ان يقع وفقا للمألوف من الامور ، بل يكفي ان تشير الظروف والملابسات الى احتمال حصوله ، ولا يشترط ان يكون المدين قد علم بهذه الظروف اذا كانت لا تخفى على شخص شديد اليقظة والتبصر ، وذلك لان عدم امكان التوقع اللازم لتوفر القوة القاهرة يجب ان يكون مطلقاً لانسبياً.

ثانياً :- الشرط الثاني الضروري لاعتبار الحادث قوة قاهرة هوه استحالة الدفع، فاذا كان الحادث مما يمكن دفعه فانه لا يعتبر قوة قاهرة تؤدي الى الاعفاء من المسؤولية .

وهذا ماقررته محكمة النقض المصرية [11]بقولها : " ان المقرر في قضاء هذه المحكمة – انه يشترط لاعتبار الحادث قوة قاهرة عدم امكان توقعه واستحالة دفعه، فاذا تخلف احد هذين الشرطين انتفت عن الحادث صفة القوة القاهرة ، ولا يلزم لاعتباره ممكن التوقع ان يقع وفقا للمالوف من الامور ، بل يكفي لذلك ان تشير الظروف والملابسات الى احتمال حصوله ، ولا يشترط ان يكون المدين قد علم بهذه الظروف اذا كانت لا تخفى على شخص شديد اليقظة والتبصر ، لان عدم امكان التوقع اللازم لتوفر القوة القاهرة يجب ان يكون مطلقا لا نسبيا ، فالمعيار في هذه الحالة موضوعي لا ذاتي . "

وتطبيقا لما سبق قررت محكمة النقض المصرية [12] عدم اعتبار الحادث المسبب لاحتراق البضاعة قوة قاهرة ، تستوجب الاعفاء من المسؤولية ، استنادا الى ان الحادث المسبب لاحتراق البضاعة موضوع النزاع كان حادث عرضي يمكن توقعه ولا يستحيل دفعه ، وذلك بقولها :- " ... لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد اقام قضاءه بانتفاء مسؤولية الناقل البري عن الاضرار التي لحقت بالرسالة موضوع النزاع بما اورده بمدوناته من ان ... (وكان مرد الحادث المسبب لاحتراق الشحنة هوه عبور احد الاسلاك الكهربائية عرض الطريق واحتكاك الشحنة به وهو امر لايمكن توقعه ولا دفعه وليس لامين النقل دخل في حدوثه ومن ثم فقد انتفت مسؤوليته ...) ، فان الحكم المطعون فيه اذ خلص الى انتفاء مسؤولية المطعون ضدهما على سند من اطلاق القول بتوافر السبب الاجنبي مما تنتفي به مسؤولية الناقل البري ورتب على ذلك وحده القضاء برفض دعوى الشركة الطاعنة قبل المطعون ضدهما دون ان يبين سنده الذي اقام عليه هذه النتيجة رغم ان الحادث المسبب لحريق الرسالة موضوع النزاع محض حادث عرضي يمكن توقعه ولا يستحيل دفعه ، فان الحكم المطعون فيه يكون – فضلاً عن خطئه في تطبيق القانون – معيباً بالقصور بما يوجب نقضه".

---

(10) نقض رقم 139 لسنة 60ق، جلسة 1997/4/14.

(11) طعن رقم 20133 لسنة 77 ق ، جلسة 27 / 4 / 2010.

(12) نقض رقم 1107 لسنة 64 ق ، جلسة 14 / 4 / 2003 .

ويعتبر من القوة القاهرة حوادث الحرب واستيلاء السلطة العامة على أداة النقل أو البضاعة، وقيود الحجر الصحي الاستثنائية، والفتن والثورات[13].

وقد فرق جانب من الفقهاء [14] بين القوة القاهرة والحادث الجبري في عقد النقل، فقالوا بأن القوة القاهرة يجب أن تكون حادثاً خارجياً، لا علاقة له بنشاط الناقل كالزلزال والصواعق والفيضان، أما الحادث الجبري فهو حادث داخلي يأتي من طبيعة نشاط الناقل دون أن يكون للناقل دخل في حدوثه كانفجار إطار السيارة أو مرجل القطار أو خروج القطار عن القضبان دون خطأ من الناقل أو تابعيه، وإذا كانت القوة القاهرة تعفي من المسؤولية فالحادث الجبري لا يعفي من المسؤولية باعتباره من المخاطر التي يرتبها مشروع النقل.

إذا يتبين لنا أن اعتبار الحادث قوة قاهرة يعتمد على ملابسات وظروف الحادث نفسه وليس كل حادث بحد ذاته يعتبر قوة قاهرة، وفي حالة عدم وجود خطأ من قبل الناقل أو تابعيه فإن ذلك لا يكفي لاعتبار وجود قوة قاهرة، فلابد من تعيين الحادث وأن يقوم الناقل بإثبات أن الحادث لم يكن متوقعًا ويجعل الوفاء مستحيلاً، فإذا لم يقم بإثبات السبب الحقيقي للضرر ظل الناقل والوكيل بالعمولة للنقل مسئولان.

وقد أخذ قانون التجارة المصري الجديد بهذه التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الجبري فنص في المادة (214) على أنه " 1-لا يعتبر من القوة القاهرة في عقود النقل انفجار وسائل النقل واختراقها أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الأدوات أو الآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل ولو ثبت أنه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ما تحدثه من ضرر 2- وكذلك لا يعتبر من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل ولو ثبت أن الناقل اتخذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية" .

ويرى جانب من الفقه[15] أن التشدد في هذه الأحكام هو تشدد محمود، وذلك لحماية المتعاقدين مع الناقل، لمواجهة صور الإهمال والاستهتار المشين الذي يتزايد بشكل كبير، والتي تؤدي إلى وقوع حوادث النقل ولا يملك فيها المضرور إثبات خطأ الناقل الشخصي.

كما ذهب جانب آخر من الفقه[16] إلى أن التفرقة في مسئولية الناقل بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ تركها الفقه الحديث حاليًا، وتعمد المشرع التجاري عدم التفرقة كذلك باعتبار أن الحادث المفاجئ أو السبب الأجنبي الذي ينشأ في الشيء المستخدم وينبع من طبيعته لا يعد من قبيل القوة القاهرة، أما القوة القاهرة فهي سبب خارجي عن وسيلة النقل .كما تعمد المشرع التجاري النص على مسئولية الناقل عما ينشأ عن وسيلة النقل ذاتها، وهذا بقصد تأكيد الأحكام الواردة بالقانون المدني في شأن مسؤولية حارس الأشياء كمسئولية حارس الآلة أو السيارة وهي ذات الأمر بالنسبة لمسؤولية حارس وسيلة النقل.

<u>2- العيب الذاتي في الشيء:</u>

---

(1) د. علي البارودي – مرجع سابق، ص 184.

(2) د. مصطفى طه– مرجع سابق، ص 184 ، د . محمود مختار بريري – قانون المعاملات التجارية، 2008، ص (290) .

(15) د. سميحة القليوبي: الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، 2007، ص530، د. محمود مختار بريري، قانون المعاملات التجارية، 2008، ص291.

(16) د. سميحة القليوبي: الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، 2007، ص530.

ويعفى الوكيل بالعمولة للنقل إذا أثبت أن الهلاك أو التلف الذي أصاب الشيء المنقول هو بسبب عيب ذاتي داخلي في نفس البضاعة أي راجع إلى طبيعة هذه البضاعة المنقولة. ومن أمثلتها أن يكون المنقول حيوانات مريضة فنفقت أثناء النقل. أو سوائل تتبخر بسرعة أو بضاعة سريعة التلف كبعض أنواع الفواكه والخضروات لكن بشرط أن يكون تلف هذه البضاعة ليس بسبب التأخر في النقل.

وغالبًا ما يكون العيب الذاتي للبضاعة مرتبطًا بسوء التغليف أو التعبئة والتي هي من اختصاص المرسل ما لم يتفق على قيام الناقل بها[17].

ولا يسأل الناقل عما يلحق الشيء عادة بحكم طبيعته من نقص في الوزن أو الحجم أثناء النقل ما لم يثبت أن النقص نشأ عن سبب آخر. وإذا كانت وثيقة النقل تشمل عدة أشياء مقسمة إلى مجموعات أو طرود حدد النقص المتسامح فيه على أساس وزن كل مجموعة أو كل طرد إذا كان الوزن معيناً على وجه الاستقلال في وثيقة النقل أو كان من الممكن تعيينه.

وهو ما نصت عليه المادة (242) تجارة مصري بقولها " 1- لا يسأل الناقل عما يلحق الشيء عادة بحكم طبيعته من نقص في الوزن أو الحجم أثناء النقل ما لم يثبت أن النقص نشأ عن سبب آخر. 2- وإذا كانت وثيقة النقل تشمل عدة أشياء مقسمة إلى مجموعات أو طرود حدد النقص المتسامح فيه على أساس وزن كل مجموعة أو كل طرد إذا كان الوزن معيناً على وجه الاستقلال في وثيقة النقل أو كان من الممكن تعيينه " .

وإذا أثبت الناقل العيب الذاتي في البضاعة فإنه يعفى من المسئولية، كما يبقى له الحق في الرجوع على المرسل لمطالبته بالتعويض عن الأضرار التي لحقت وسيلة النقل أو لحقت بأشياء أخرى مملوكة لآخرين مما تسبب في دفع الناقل تعويضات لهم نتيجة هذا العيب الذاتي في البضاعة الذي أدى لإحداث الضرر[18].

3- خطأ الموكل:

أي فعل يصدر من الموكل يترتب عليه وقوع ضرر للشيء المنقول ومن أمثلة خطأ الموكل أن يقدم مثلاً بياناً خاطئاً عن نوع البضاعة وطبيعتها، فلم يتمكن الناقل نظراً لذلك من اتخاذ الاحتياطات التي تفرضها طبيعة البضاعة الخاصة، كالمواد القابلة للاشتعال التي تتطلب اتخاذ احتياطات خاصة في عملية نقلها، وكذلك أن تصادر البضاعة باعتبارها من المهربات، فهذا يعتبر خطأ الموكل. أو كذلك تأخير تسليم الشيء المنقول من قبل الموكل مما يسبب ضرر للبضاعة يظهر بعد ذلك أثناء عملية النقل أو عند التسليم.

4- خطأ المرسل إليه:

وهو أي فعل يصدر من المرسل إليه يترتب عليه وقوع ضرر للشيء المنقول كأن يرفض الاستلام دون وجه حق فيسبب ضر للبضاعة، أو يتأخر في استلام الشيء المنقول فيسبب الضرر بذلك التأخير.

وقد أكدت محكمة النقض المصرية[19] على هذه الأسباب التي تعفي الوكيل بالعمولة للنقل من المسؤولية وذلك بقولها "1- مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن تلف البضاعة مفترضة أصلاً طبقاً للمادتين 91، 92 من قانون التجارة، ولا يعفيه منها إلا إقامة الدليل على القوة القاهرة أو العيب في البضاعة أو خطأ أو إهمال من المرسل فإذا تلفت ولم يثبت الوكيل بالعمولة المكلف بنقلها شيئاً من

---

(17) د. سميحة القليوبي: الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، 2007، ص568.

(18) د. محمود مختار بريري: قانون المعاملات التجارية، 2008، ص328.

(3) طعن 379 سنة 44 ق ، جلسة 1956/6/28، س 7 ص 767.

ذلك فإنه يتحمل مسؤولية التلف ولا يكون المرسل هو المكلف بإثبات خطأ الوكيل بالعمولة في هذه الحالة ".

ب- اما في عقد نقل الأشخاص:-

1-القوة القاهرة :- وسبق شرحها .

2-خطأ الراكب :- يعفى الوكيل بالعمولة للنقل من المسؤولية إذا ثبت ان الأضرار البدنية أو غير البدنية التي أصابت الراكب كانت بسبب خطأ قام به الراكب نفسه ،كأن ينزل الراكب من الاتجاه الخاطئ الغير مخصص للنزول فيصدم به قطار آخر ، أو يصعد أو ينزل من المركبة أو القطار بعد تحركه فيسبب لنفسه ضرراً بدنياً، أو إذا خالف تعليمات الناقل أثناء السير بأن أخذ يتنقل داخل المركبة ويقف على باب وسيلة النقل رغم تحذير الناقل مما أفقده توازنه وسقط خارج وسيلة النقل أو داخلها مما أدى إلى إصابته بدنيًا[20].

ويجب ان يكون خطأ الراكب هو السبب الرئيسي والوحيد لوقوع الضرر للراكب ليعفى الوكيل بالعمولة للنقل من المسؤولية .

أما إذا كان خطأ الراكب سبب من ضمن الاسباب التي ادت الى الضرر بالاضافة لخطأ الناقل او الوكيل بالعمولة للنقل اوغيرهم ، فان هذا الحطأ وان كان لا يعفي من المسؤولية في هذه الحالة الا انه يؤخذ بعين الاعتبار في تقدير الضرر وهو يتضح لنا من خلال ما قررته محكمة النقض المصرية بقولها [21]:" انفراد الدائن بالخطأ أو استغراق خطئه خطأ المدين بحيث كان هو السبب المنتج للضرر. اثره سقوط حق الدائن في التعويض فلا يكون مستحقا اصلا . اسهام الدائن بخطئه في وقوع الضرر وتقصيره هو الاخر في تنفيذ التزامه .اثره عدم احقيته في اقتضاء تعويض كامل "

وكذلك في حكم اخر بقولها[22] : " تمسك المسؤول عن التعويض امام محكمة الموضوع بوقوع خطأ من جانب مورث المضرور تمثل في تواجده بالعربة المخصصة لنقل الاشياء لا الاشخاص ساهم في احداث لضرر الذي لحق به .دفاع جوهري يترتب على ثبوت صحته تقدير التعويض على قدر الخطأ .التفات الحكم عن هذا الدفاع وعدم العناية بتحقيقه وقضاؤه بالالزام بكامل التعويض .قصور "

## الخاتمة:

يتضح لنا من خلال هذه الدراسة الأهمية الكبيرة للوكالة بالعمولة للنقل في الحياة التِّجاريَّة، وما أصابها من تطور كبير، ممَّا دعا إلى قيام المشرعين التجاريين بتنظيم عمل الوكيل بالعمولة للنقل وحدود مسؤوليته القانونية والاتفاقية من خلال نصوص قانونية خاصة تبين طبيعة عمل الوكيل بالعمولة للنقل والتزاماته والمسؤولية الملقاة على عاتقه وتضع الحلول للمشاكل القانونية الناجمة عن هذا العقد، وما هي العلاقات القانونية التي تفرضها طبيعة عقد الوكالة بالعمولة للنقل.

ولقد حاولنا من خلال هذه الدراسة أن نبين التَّفاصيل الخاصَّة بمسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل وحدود هذه المسؤولية سواء الحدود القانونية او الاتفاقية والحالات التي يجوز الاتفاق على

---

(20) د. سميحة القليوبي: الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، 2007، ص594.

(21) طعون ارقام 1859 ،2444، 2447، لسنة 70 ق ، جلسة 12/ 6/ 2001 مجموعة احكام محكمة النقض ،ص (861) .

(22) طعن رقم 1362، 62 ق ، جلسة 29/ 4/ 1993.

الاعفاء منها او الاتفاق على تحديد المسؤولية فيها من خلال النصوص القانونية التي نظمت أحكامها، وكذلك بيان موقف القضاء من هذا العقد وما ينجم عنه من نزاعات قانونية، وما أخذ به العرف التجاري فيما يتعلق بطبيعة هذا المهنة الخاصة.

ونظراً لتعدد الموضوعات المرتبطة والمتفرعة من عقد الوكالة بالعمولة للنقل فقد حاولنا-بقدر المستطاع – جمع الكثير من هذه التفرعات بما يخدم هذا البحث ويظهره بصورة متكاملة لبيان أهمية معرفة حدود مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل لتوضيح دعوى مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل من خلال بيان الطبيعة القانونية لالتزام الوكيل بالعمولة للنقل، ورأينا شدة المسؤولية الملقاة على عاتق الوكيل بالعمولة للنقل وحدود مسؤوليته الاتفاقية والقانونية الواجب عليه الالتزام بها .

## النتائج :

1. يتضح لنا من خلال هذه الدراسة ان مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل هي مسؤولية محددة و شديدة تتمثل بتحقيق نتيجة وليس بذل عناية .
2. من خلال تسليط الضوء على القواعد العامة في قانون التجارة الاردني والقانون المدني يتضح لنا انها لا تنظم ولا تغطي عمل الوكيل بالعمولة للنقل .
3. من خلال هذه الدراسة نجد ان الاعفاء من المسؤولية في القانون المصري لا يحمي المستهلك في عقود نقل الاشخاص .
4. التشدد في منع الاعفاء من المسؤولية والتحديد هو تشدد محمود، وذلك لحماية المتعاقدين مع الناقل، لمواجهة صور الإهمال والاستهتار المشين الذي يتزايد بشكل كبير، والتي تؤدي إلى وقوع حوادث النقل .

## التوصيات:

ونرجوا في نهاية هذا البحث من مشرعنا الأردني أن ينظم الوكالة بالعمولة للنقل في فرع مستقل عن الوكالة بالعمولة، كونه لم يتطرق أصلاً لعمل الوكيل بالعمولة للنقل سوى بالتّعريف وبشكل غير مباشر للوكيل بالعمولة للنقل في نقل الأشياء فقط في المادة (98 تجارة أردني) وأن يحذوا حذوا التشريعات الأخرى كالمشرع التجاري المصري الذي أفرد فرعاً مستقلاً لهذا الوكيل، نظراً لأهمية الوكالة بالعمولة للنقل في العمل التجاري وتطور هذه المهنة بشكل كبير.
ونتمنى على المشرع المصري العدول عن الإعفاء من المسؤولية، وذلك حماية للمستهلك في عقود نقل الأشخاص، حيث يؤدي الإعفاء إلى العبث بمصالح الأشخاص خاصة إذا ما أصبح شرط الإعفاء شرطًا دارجًا، وأيضًا إذا ما وضع في الاعتبار المركز الاقتصادي الاحتكاري لمؤسسات النقل، وعدم وجود الوعي الكافي لدى البعض من الأشخاص، وإذا كان لابد من التخفيف من مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل أو الناقل، فإن أصحاب هذا الرأي يرون أن الإعفاء الجزئي بقيمة الثلث المنصوص عليها في القانون تعد كافية ويجب على القضاء أن يتوسع أيضًا في تفسير الغش والخطأ الجسيم وذلك رعاية للأفراد خاصة أن الأساس والأصل هو المسئولية والإعفاء من المسؤولية هو مجرد استثناء.
والتشدد في منع الاعفاء من المسؤولية والتحديد هو تشدد محمود، وذلك لحماية المتعاقدين مع الناقل، لمواجهة صور الإهمال والاستهتار المشين الذي يتزايد بشكل كبير، والتي تؤدي إلى وقوع حوادث النقل ولا يملك فيها المضرور إثبات خطأ الناقل الشخصي.

## قائمة المراجع

1. أكرم ياملكي، القانون التجاري (دراسة مقارنة) الجزء الأول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الاولى، 2010.

2. سميحة القليوبي، الوسيط في شرح قانون التجارة المصري (الجزء الثاني) دار النهضة العربية، القاهرة، 2015.
3. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، 1958.
4. عبد الفضيل محمد أحمد، العقود التجارية وعمليات البنوك طبقا لاحكام القانون رقم 17 لسنة 99، مكتبة الجلاء الجديدة بالمنصورة
5. عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري (الاعمال التجارية، العقود التجارية، التجار، المتجر)، دار
الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الاولى، 2017.
6. علي البارودي؛ د. محمد فريد العريني، القانون التجاري (العقود التجارية -عمليات البنوك) وفقا لأحكام قانون
التجارة رقم 17 لسنة 1999، دار الجامعة الجديدة،2004.
7. علي حسن يونس، العقود التجارية، دار الفكر العربي،1968
8. عماد الشربيني، القانون التجاري الجديد لسنة 1999 الكتاب الاول، الالتزامات والعقود التجارية،1999 –
2000 .
9. محسن شفيق، الوسيط في القانون التجاري المصري (الجزء الثاني)، مطبعة اتحاد الجامعات، اسكندرية، الطبعة
الثانية، 1955.
10. مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، اسكندرية، 2005.
11. محمود مختار بريري، قانون المعاملات التجارية الالتزامات والعقود التجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.
12. سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل وفقا لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، دار الجامعة الجديدة للنشر 2003.
13. حمد الله محمد حمد الله، الوكيل بالعمولة للنقل (دراسة مقارنة بين القانون المصري والفرنسي)، دار النهضة العربية، 1992.
14. سوزان علي حسن، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، منشاة المعارف بالإسكندرية، 2004

## أبحاث ومقالات:

1. الصرايرة منصور والزعبي (علي) (2013)، بعنوان المسؤولية المدنية للوكيل بالعمولة للنقل "دراسة مقارنة بين القانونين الأردني والمغربي مجلة المنارة للبحوث والدراسات، مجلد 19 العدد 1.
2. الوكالة بالعمولة في القانون الكويتي، د. سميحة القليوبي، مجلة القانون والاقتصاد سنة 1975 سبتمبر – ديسمبر، ع 3-4، س 45.
3. معيار التفرقة بين الوكالة بالعمولة والوكالة العادية د.علي البارودي مجلة القانون الاقتصاد السنة السابعة (1956 – 1957) العددان الأول والثاني.
4. الوكلاء التجاريون د. سعيد يحيى مجلة القانون والاقتصاد سبتمبر – ديسمبر 1977.

**رسائل علمية:**

1. الآثار الناجمة عن عقد الوكالة بالعمولة في القانون الأردني، مروان عبد الله أبو طير، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، 1996.

## أحكام قضائية:

1. مجموعة الأحكام الصادرة من الهيئة العامة للمواد المدنية والتجارية ومن الدائرة المدنية ومن دائرة الأحوال الشخصية، محكمة النقض، المكتب الفني.
2. المبادئ القانونية لمحكمة التمييز في القضايا الحقوقية. مجلة نقابة المحامين الأردنيين.

**References**

Abdelfadhil Mohammad Ahmad, Commercial Contracts and bank processes according to Law no. 17 of 1999, Al-Jala' Al-Jadida Library in Al-Mansoura.

Abdelrazzaq Al-Sanhoori, the Mediator in Explaining the Civil Law, 1958.

Akram Yamalki, Commercial Law (Comparative Study), Part one, Dar Al-Thaqafa Publication and Distribution, Amman, first edition, 2010.

Ali Al-Baroodi; Dr. Mohammad Fareed Al-Oraini, Commercial Law (Commercial Contracts - Bank Processes) According to Law no. 17 of 1999, Al-Jamia' Al-Jadida Library, 2004.

Ali Hasan Younis, Commercial Contracts, Dar Al-Fikr Al-Arabi, 1968.

Aziz Al-Oqaily, the Mediator in Explaining the Commercial Law (Business, Commercial Contracts, Traders, Shop), Dar Al-Thaqafa Publication and Distribution, Amman, first edition, 2017.

Emad Al-Sharbini, the New Commercial Law of 1999, first book, Commercial Liabilities and Contracts, 1999-2000.

Hamadallah Mohammad Hamadallah, Transport Commission Agent (Comparative study between the Egyptian and French law), Dar Al-Nahdha Al-Arabiya, 1992.

Mahmoud Mukhtar Bariri, Commercial Transactions Law: Commercial Liabilities and Contracts, Dar Al-Nahdha Al-Arabiya, Cairo, 2008.

Muhsen Shafeeq, the Mediator in Explaining the Egyptian Commercial Law (part two), Etihad Al-Jami'at Press, Alexandria, Second edition, 1955.

Mustafa Kamal Taha, Commercial Contracts, Dar Al-Fikr Al-Jamie', Alexandria, 2005.

Sameeha Al-Qayloubi, the Mediator in Explaining the Egyptian Commercial Law (part two), Dar Al-Nahda Al-Arabia, Cairo, 2015.

Suzan Ali Hasan, the Legal Context of Transport Commission Agent according to the Trade Law No. 17 of 1999, Dar Al-Jamia' Al-Jadida, 2003.

Suzan Ali Hasan, the Legal Regulation of the Liability of Multi-Modal Transportation Agent, Al-Ma'aref establishment in Alexandria, 2004.

Researches and Articles:

Al-Sarairah Mansour and Al-Zo'bi (Ali) (2013) titled" The Civil Liability of Transport Commission Agent" Comparative Study Between Jordanian and Moroccan laws, Al-Manara Researches and Studies Journal, Vol. 19, 1 edition.

Commercial agents, Dr. Said Yahya, Law and Economy Journal, Sep.-Dec 1997.

Transport Commission Agent in the Kuwaiti Law, Dr. Sameeha Al-Qalyoubi, Law and Economy Journal of 1975 Sep.-Dec., 3-4 Ed., P.45.

The Differentiation Standard between Normal Agency and Commission Agency, Dr. Ali Al-Baroodi, Law and Economy Journal, seventh year (1956-1957), first and second edition.

Theses

Impacts of Transport Commission Agent in the Jordanian Law, Marwan Abdallah Abu Tair, Mater thesis, University of Jordan, 1996.

Verdicts:

A collection of verdicts issued by the General Body of Civil and Commercial Articles, the Civil Department, The Civil Status Department, Cassation Court, and The Technical Office.

The Legal Principles of Supreme Court in Legal Cases, the Jordanian Bar Association Journal.